SPORT WODNY



DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA

WARSZAWA 1 PAŹDZIERNIK 1931 ROKU

Rok 7 Nr. 13

CENA EGZEMPLARZA 1 ZŁ.

Jachtem przez Atlantyk.

Do portu w Buenos Aires zawinął w końcu sierpnia jacht argetyński „Ingrid", którym czterech członków argentyńskiego klubu sportowego „Yacht Club Argentine" odbyło trudną podróż przez Atlantyk z Europy do Ameryki Południowej.

„Ingrid" odpłynął z portu Cowes 30 marca r. b. Z Cowes do Falmouth, Vigo, Sewilla, Las Palmas, Henerife, San Vincento, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires. Ogółem jacht płynął 68 dni.

Tłumy publiczności urządziły dzielnym żeglarzom w porcie Buenos Aires owacyjne powitanie.

Nowa wyprawa Alain Gerbault.

Niedawno gazety doniosły o Alain Sabauroud, syn znakomitego lekarza francuskiego, który chcąc iść za przykładem swego imiennika Alain Gerbault puścił się łódką na morze Śródziemne z zamiarem dotarcia na Korsykę i zginął w czasie burzy.

Nie można naśladować zbyt ryzykownych przedsięwzięć. Są ludzie, którym szczęśliwa gwiazda zapewnia powodzenie, nadaremnie ktoś inny pokusiłby się o nie. Alain Gerbault wierzy w swoją gwiazdę podróżniczą i zamierza znów odbyć odległą i niebezpieczną wyprawę.

Łódź jest gotowa do drogi, wszelkie przygotowania są ukończone, przyjaciele p. Gerbault z niepokojem myślą o jego przyszłym wyjeździe.

Bo, podobno, wyjazd ten ma być bezpowrotny. Gerbault znużony jest cywilizacją europejską, szarem życiem przeciętnego obywatela, ujętem od kolebki do grobu w szereg przewidzianych i określonych ściśle formułek. Marzy mu się jako stałe miejsce zamieszkania jakaś daleka wyspa, rzucona w bezkres Oceanu, gdzie niebo jest zawsze pogodne, a powietrze niezanieczyszczone dymem fabrycznym ani benzyną samochodów.

Czy nie zatęskni za Europą na tej wyspie szczęśliwej?

Regaty w Krakowie
dnia 20 września 1931 r.

RODZAJ ŁODZI	O. W. S. K.	W. K. S. W. Warsz.	A. Z. S. Kraków	K. S. 3 P. Sap. Wilno
Ósemki	27			
Jedynki			6	
Czwórki półwyśc.		7		
Czwórki młodsz. .		10		
Czwórki . . .			15	
Jedynki młodsz. .				4
Ósemki młodsz. .		18		
Czwórki półwyśc. now.	7			
Dwójki ze stern. .	4			
Razem .	38	35	21	4

Regaty w Gdańsku
dnia 6 września 1931 r.

RODZAJ ŁODZI	Grudz. Tow. Wiośl. Wisła	Klub Wiośl. Kol. P. W. Tczew
Czwórki nowicjuszy	10	
Czwórki półwyścigowe nowicjuszy .		3½
Czwórki	15	
Czwórki półwyścigowe	7	
Czwórki półwyścigowe młodszych .	7	
Razem .	39	3½

Zestawienie punktacyj klubów wioślarskich, zdobytych w 1931 r.

1. Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań 569½
2. Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie . . . 143
3. Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie 129
4. Wojskowy Klub Wioślarski, Poznań 107
5. Grudziądzkie Tow. Wiośl. „Wisła" 105½
6. Wojskowy Klub Sport. Wodnych w Warszawie 94½
7. Towarzystwo Wioślarskie w Włocławku . . . 71½
8. Klub Sport. 3 Bat. Saperów Wileńskich . . . 65½
9. Klub Wioślarski „Wisła" w Warszawie . . . 55½
10. Wojskowy Klub Wioślarski „Grodno" . . . 54
11. Akademicki Związek Sportowy, Kraków . . . 47
12. Oddział Wioślarski „Sokoła", Kraków . . . 38
13. Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie 36
14. Poznańskie Tow. Wioślarzy „Tryton" . . . 34
15. Wojskowy Klub Sportowy „Pogoń", Wilno . . 32
16. Akademicki Związek Sportowy, Warszawa . . 26
17. Akademicki Związek Sportowy, Wilno . . . 23
18. Towarzystwo Wioślarskie w Wilnie 14
19. Towarzystwo Wioślarskie w Płocku 12
20. Klub Wioślarski w Toruniu 7½
21. Kujawski Klub Wioślarski, Włocławek . . . 7

„ Y. M. C. A. 7

„ Policyjny Klub Sportowy w Kaliszu 7

24. Policyjny Klub Sportowy w Wilnie 3½

„ Kolejowy Klub Wioślarski w Tczewie . . . 3½

„ Wojskowy Klub Wioślarski „Prosna" w Kaliszu 3½

27. Klub Wioślarski „Tryton" (Gimnazjalny) . . 3

Punktacja dla klubów kobiecych:

1. Warszawski Klub Wioślarek 171½
2. Akademicki Związek Sportowy, Wilno . . . 35½
3. Wojskowy Klub Wioślarski, Grodno 34
4. Poznański Klub Wioślarek 17½
5. Towarzystwo Wioślarskie w Włocławku . . . 14
6. Wojskowy Klub Wioślarski, Poznań 7

„ Towarzystwo Wioślarek w Kaliszu 7

„ Wojskowy Klub Wiośl. „Prosna" w Kaliszu . . 7

„ Oddział Wioślarski „Sokoła, Kraków 7

10. Bydgoski Klub Wioślarek 3½

Rok 7. WARSZAWA, 1 PAŹDZIERNIK 1931 r. Nr. 13

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA

PROPAGANDA OPTYMIZMU

Sezon wodny skończył się.

Wodniacy zażywszy do syta w czasie lata wszelkich rozkoszy jakiemi tylko darzy słońce, woda i sport, wracają na zimę do życia zamkniętego. Dość luźny kontakt z ogółem społeczeństwa nawiązują odnowa.

Jaka jest misja sportowców w tej chwili? Propadanda sportów wodnych, jednanie nowych adeptów, którzyby chcieli zakosztować „smaku" wiosła, tojedna część programu, — druga to propaganda optymizmu;—zdrowego trzeźwego optymizmu, ludzi patrzących z wiarą we własne siły.

Kryzys gospodarczy i związane z tem trudności załamały front moralny społeczeństwa.

Zastępy strachajłów, „czarnych kruków" szerzą panikę, ciągłem: „będzie jeszcze gorzej", propagują pesymizm, bierność, apatję, rozbrajają energję, osłabiają odporność mas.

Sportowcy muszą się tym prądom przeciwstawić. W ciężkich warunkach rosną szanse ludzi dzielnych. Małe przeszkody potrafi każdy pokonać, — wielkie to robota „sportowa".

Patrzmy na życie, jak na „wielką grę" — którą musimy wygrać! Trudności istnieją tylko w nas. Dobra, czy zła konjunktura, to tylko wynik naszych działań, układ trafień, lub błędów, od nas zależy, by złą zmienić w dobrą. Na drodze ku temu celowi jest tylko jedna przeszkoda nasza słabość, brak wiary we własną moc!

Dopóki nie jesteśmy na mecie wielkiego wyścigu, nie wolno poddawać się zniechęceniu, załamywać rąk, pogrążać się w rozpaczy, odstępować od walki. Póki walczymy, zwycięstwo jest przy nas!

Powodzenie jest udziałem tych, co go chcą! Kto chce szczęścia musi go szukać, musi ku niemu w trudzie nieustannie dążyć — wierzyć, że przyjdzie, że przyjść musi!

Apatja, krakanie, trwanie w bezruchu i rozpaczy odbiera resztkę sił, przyśpiesza koniec...

Optymizm jest nieodzownym warunkiem powodzenia.

Kto nie wierzy w możliwość zwycięstwa, ten nigdy nie zdoła zwyciężyć.

Przeto starajmy się zachować w życiu pogodę ducha. Spokój nasz udzieli się innym, atmosfera niepokoju ustąpi atmosferze zaufania i wiary w lepsze jutro.

Jean Bouin, największy biegacz Francji, rekordzista świata w biegu godzinnym dał wszystkim sportowcom, w walce z Kolehmeinenem na stadjonie Stokholmskim, piękny przykład jak należy walczyć. Godzina biegu dobiegała do końca, wielki Fin ciągle prowodził, Bouin szedł za nim jak cień. Ostatnie okrążenie. Nogi ciężą jak ołów, niezdolne są do finiszu. Mimo to, rozpaczliwym wysiłkiem woli Francuz postanawia minąć Fina na znak, że jednak walczy. Ostatkiem sił mija go, posyłając mu uśmiech. Uśmiech ten miał być „łabędzim śpiewem" Bouina. Lecz stał się cud. Uśmiechnięty Francuz odzyskał siły, — wywalczonego prowadzenia nie dał sobie odebrać. Wielki poprzednik Nurmiego, Hanes Kolehmeinen musiał ulec, zwalczony... uśmiechem.

Zachować uśmiech w walce, to wielkie zwycięstwo. Póki stać nas na pogodę ducha, póty mamy w ręku ster wypadków.

Gdy zwątpimy stajemy się popychadłem — te zaś nigdy nie mają szczęścia.

Wodniacy! W lecie zgromadziliśmy bezcenne zapasy radości życia, — nie bądźmy skąpi, użyczmy ich tym, „których niemoc gnębi"!

Propagujmy zdrowy, tęgi, optymizm pod hasłem:

Optymizm krzepi!



ŚWIATŁA I CIENIE WIOŚLARSTWA STOLICY

Kilka razy do roku odbywają się w Warszawie regaty wioślarskie, wewnętrzne lub międzyklubowe. Szersza publiczność jakby mało interesowała się temi zawodami, bowiem zwykle przybywa na nie bardzo nielicznie; najczęściej reprezentują ją zagorzali miłośnicy sportu wodnego lub rodziny i przyjaciele zawodników. Należałoby zgłębić przyczyny tej obojętności (może pozornej) szerszego ogółu stolicy dla tego rodzaju pokazów sportowych.

Widz, który opłacił pewien haracz (dosyć wysoki) za prawo dostępu do Wisły w tym dniu na jednym z zamkniętych terenów klubowych, jakie ma za to widowisko? Widzi tylko fragment wyścigu łodzi, przeważnie końcowy, natomiast cały bieg jest ukryty poza murem wodnych przystawek klubowych w postaci łazienek i t. p. Widz się nudzi i nuży, pomimo punktualności biegów, bowiem czeka długo na chwilę emocji w końcowem stadjum wyścigu. Trybun brak, skąd możnaby obserwować cały bieg. Linja biegu — nierówna, tor najczęściej zniekształcony ławicą piasku, — wszystko to składa się na fatalne warunki regatowe w stolicy, wskutek których można zaledwie dwie załogi wypuszczać do biegu.

Czas najwyższy, jak to nawołuje p. Jerzy Bojańczyk, ażeby towarzystwa i kluby pomyślały o terenie, na którym mogłyby się odbywać regaty w stolicy na miarę regat w Bydgoszczy. Istniejący Warszawski Komitet Wioślarski powinien intensywnie zająć się tą sprawą.

Jeżeli nie można urządzać toru regatowego przy równym i niezamulonym wzgl. oczyszczonym brzegu Wisły np. poza mostami kolejowemi przy Cytadeli, to należałoby w tym celu wyzyskać jezioro Czerniakowskie, lub jezioro Gocławskie, z okazji budowy odwadniającego kanału, który odpowiednio poszerzony utworzyłby łącznie z jeziorem piękny stadjon wioślarski, dający podczas wystaw jedną z atrakcyj regatowych. Niechby ten sztuczny basen dał możność urządzania biegów trzech — czterech łodzi jednocześnie, obserwowanych cały czas z trybun, już byłby doskonałym terenem współzawodnictwa i propagandy wioślarstwa. Nad tem warto pomyśleć, aby Warszawa, stolica Polski, nie była pozbawiona dobrego terenu dla zawodów wioślarskich, bowiem inaczej regaty nigdy nie ściągną tłumów na święto wioślarskie, jakiem powinny być regaty międzyklubowe. Trzeba tłumom udostępnić i urozmaicić widowisko regat wioślarskich.

W roku bieżącym podczas regat jesiennych, wskutek wysokiego poziomu wody, puszczano po trzy osady jednocześnie. Odpadły wskutek tego częściowo przedbiegi, stąd korzyść i dla zawodników i widzów, natomiast fakt ten odsłonił inną stronę medalu. Oto poziom poczucia sportowego nie przez wszystkich jest uznawany.

W jednym z biegów podczas tych regat nastąpiło bezceremonjalne zajechanie toru, zwyczajnie jak na końskich wyścigach. Było to klasyczne zamknięcie toru przeciwnikowi, aby go zmusić do omijania i tem samem pozbawić możności walki w atmosferze rycerskiej. Jest — to pewien niepokojący objaw gangreny sportowej, na który wioślarskie czynniki sportowe powinny zwrócić bardzo baczną uwagę.

Biegi powinny odbywać się tak, aby nie było podstawy do żadnego protestu. Regaty wiosenne nie odbyły się również bez protestów, a więc jest coś nie w porządku z kulturą wioślarsko-sportową.

W grze sportowej obowiązywać musi lojalność: należy więc trzymać się wylosowanego toru, wszelkie bowiem uchybienia wywołują protest, a ten, tak lub inaczej załatwiony, zawsze w konsekwencji sprowadza niesmak i niesnaski międzyklubowe.

W walce szermierczej współzawodnicy przed i po spotkaniu wzajemnie się salutują na dowód, że lojalnie będą walczyć i lojalnie uznają rezultat walki.

Jakby-to przydało się wprowadzić w wioślarstwie pewną formę (np. włoską) salutowania się sterników przed i po biegu dla zaznaczenia, że zobowiązują się do rycerskiego biegu i uznają bieg skończony jako „fair play"! Możeby wtedy kultura biegów wioślarskich w stolicy była wolną od nowotworów bezceremonjalności i rozwydrzenia.

Największą zaletą jest, ażeby we wszelkiem współzawodnictwie sportowem zwyciężał pracowity, dzielny i rycerski sportowiec, nie zaś brutalny i nie przebierający w środkach do osiągnięcia celu.

Krzewmy kulturę sportową w wioślarstwie!

Stefan Bronikowski.



Fragment z regat wioślarskich uniwersytetu Harvard w Ameryce.

REGATY PROPAGANDOWE W GDAŃSKU

dnia 6 września 1931 r.

Zgodnie z zatwierdzonym przez P. Z. T. W. kalendarzykiem regat odbyły się w niedzielę dnia 6.9.31 r. w Gdańsku drugie z rzędu Polskie Regaty Propadandowe pod protektoratem p. ministra Dr. Strasburgera.

Szczerze żałować należy, że gorący apel Klubu Wioślarskiego w Gdańsku o gremjalny udział w regatach na terenie Wolnego Miasta dla zadokumentowania tężyzny polskich klubów wioślarskich tylko słabe znalazło echo wśród towarzystw należących do P. Z. T. W. Z tej też przyczyny szeroko obmyślany program — zaproszenie umieszczone w Nr. 9 „Sportu Wodnego", musiał być znacznie zredukowany.

Przy nadzwyczaj niekorzystnej pogodzie — deszczu i wzburzonej wodzie, — która spowodowała nawet zalanie jednej łodzi wyścigowej — przeprowadzono 6 biegów.

Grudziądzkie Tow. Wioślarskie „Wisła", które zdobyło w tym roku już niejeden sukces triumfowało w regatach tych bezapelacyjnie, wygrywając wszystkie cztery przez siebie obsadzone biegi w czwórkach wyścigowych i półwyścigowych.

Klub Wioślarski w Gdańsku po zaciętej walce zdobył bardzo ładnie bieg dwójek podwójnych półwyścigowych.

Klub Wioślarski Kol. Przysp. Wojsk. „Tczew" aczkolwiek dysponuje dobrym materjałem ludzkim nie może się poszczycić żadnem zwycięstwem z powodu zupełnego braku techniki, szczególnie na krótkie wiosła.

Zwycięzcom wręczył nagrody prezes Klubu Wioślarskiego w Gdańsku inż. Czerniewski; całą uroczystość zakończono skromną zabawą na przystani organizatorów.

Długość toru 2000 m. stoj. woda.

Wyniki regat są następujące:

BIEG 1. **Czwórki nowicjuszy.**
1. Grudziądzkie Tow. Wiośl. „Wisła", czas 8 m. 26. Osada: Kulczyk A., Barcz Z., Taukert H., Badziąg K., Reder Z. (st.).
2. Klub Wiośl. K. P. W. „Tczew", czas 8 m. 46.

BIEG 2. **Czwórki półwyścigowe** nowicjuszy.
1. Klub Wiośl. K. P. W. „Tczew", walkowerem czas 9 min. 55 s.

BIEG 3. **Czwórki.**
1. Grudziądzkie Tow. Wiośl. „Wisła", c. n. Osada: Kulczyk A., Barcz Z., Taukert H., Badziąg K., Reder Z. (st.).
2. Klub Wiośl. w Gdańsku, niedokończył biegu z powodu zalania łodzi.

BIEG 4. **Czwórki półwyścigowe.**
1. Grudziądzkie Tow. Wiośl. „Wisła", czas 9 m. 39. Osada: Czarnecki T., Piotrowski F., Lewandowski B., Miklikowski J., Mączkowski J. (ster.).
2. Klub Wioślar. K. P. W. „Tczew", czas 10 m. 18.

BIEG 5. **Dwójki podwójne** półwyścigowe.
1. Klub Wiośl. w Gdańsku, czas 11 min. 49 s. Osada: Czyżewski A., Czyżewski W., Wieloch A. (ster.).
2. Klub Wiośl. K. P. W. „Tczew", czas 12 min. 10 s.

BIEG 6. **Czwórki półwyścigowe** młodszych.
1. Grudziądzkie Tow. Wiośl. „Wisła", czas 9 m. 20 s. Osada: Czarnecki T., Piotrowski F., Lewandowski B., Miklikowski J., Mączkowski (ster.).

Klub Wioślarski w Gdańsku nie startował.

E. Jankowski.

ZAGADNIENIA WIOŚLARSTWA KOBIECEGO

Od Redakcji: Od jednej z wioślarek prowincjonalnych otrzymaliśmy poniszy artykuł. Zagadnienie poruszone dosyć ważne winno wywołać dyskusję, dla której chętnie użyczamy miejsca na łamach naszego pisma.

Kobiecy regatowy sport wioślarski mimo, że posiada wszelkie warunki rozwoju spełnia rolę kopciuszka. Biegi kobiece wepchnięte w program regat męskich wyglądają szaro, biednie.

To też wioślarskie kluby i sekcje kobiece, winny w większej mierze uniezależnić się od sportu męskiego. Klub Wioślarek Warszawskich, najbogatszy w doświadczenie i gotówkę mógłby przez zajęcie się tą sprawą, wyrządzić ogólno polskiemu sportowi kobiecemu wielką przysługę. Niestety, żyje tylko własnem życiem.

Udział dwukrotny w miejscowych regatach stołecznych, jeden start poza Warszawą, w Mistrzostwach Polski i eskapada do Anglji, to mało.

Wioślarki prowincjonalne chętnie by zmierzyły swe siły z osadami warszawskiemi, lecz na przeszkodzie stoją wysokie koszty podróży do stolicy, przy małych korzyściach jakie można wynieść ze startu na Wiśle, gdzie dominującą rolę odgrywa znajomość wody, szczęśliwe losowanie, przypadek. To też wioślarki Poznania, Bydgoszczy, Włocławka, Płocka, Łomży, czy Wilna chętnie ujrzałyby osady warszawskie na torach lepszych niż stołeczny. Dojazd do Bydgoszczy, czy Włocławka jest dużo tańszy i łatwiejszy, warunki walki równiejsze, sukces propagandowy większy, nauka lepsza.

Abstynencja osad warszawskich w zawodach na prowincji wyrządza wioślarstwu kobiecemu wielką szkodę, — tem bardziej, że bywa poczytywaną za objaw lekceważenia sił prowincji.

Zorganizowanie wielkich specjalnie kobiecych regat co roku, coraz to w innej miejscowości, pobudziłoby do pracy stojące dalej „od ołtarza" ośrodki, zachęciłoby pędzące żywot kopciuszka kluby prowincjonalne do intensywniejszej pracy.

Nie wątpię, że sprawa znajdzie życzliwe echo u sfer miarodajnych, a piękne tory bydgoski, witobelski, czy trocki, ujrzą szlachetną walkę czołowych osad kobiecych.

Ograniczenie swego programu do ram własnego podwórka jest szkodliwe dla całości sprawy, której na imię dobro kobiecego wioślarstwa.

Wioślarka.

REGATY MIĘDZYKLUBOWE W KRAKOWIE

w dniu 20 września 1931 r.

W myśl opracowanego programu regat na sezon bieżący przez P. Z. T. W., zatwierdzonego przez Sejmik Wioślarski, odbyły się dawno oczekiwane regaty zorganizowane przez najstarszy Klub Wioślarski w Krakowie, t. j. Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego. Z pozamiejscowych wzięły udział w regatach tylko Wojskowy Klub Sportów Wodnych w Warszawie i Wojskowy Klub 3 Pułku Saperów w Wilnie, gdyż w ostatniej chwili odwołał udział w regatach Klub Wioślarski „Wisła" w Warszawie, a zgłoszenia Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego nie przyjęto, z powodu niezgłoszenia w oznaczonym przez regulamin terminie. Należy żałować, że osady warszawskie nie mogły wziąć liczniejszego udziału w regatach, gdyż sądząc z przebiegu zawodów, mogły liczyć na poważny sukces sportowy, co mogłoby się przyczynić w przyszłości do poważniejszej pracy wioślarstwa krakowskiego.

Najlepszemi osadami rozporządzał Wojskowy Klub Sportów Wodnych w Warszawie, czego dowodem jest zajęcie pierwszych miejsc we wszystkich biegach, w których brał udział. Dla porównania warto zaznaczyć, że czas ósemki młodszych W. K. S. W. w Warszawie był lepszy prawie o 12 sekund od ósemek bez ograniczeń O. W. S. K. i A. Z. S. Kraków.

Trudny tor wioślarski w Krakowie, z powodu krzywizny, w r. b. wskutek wysokiego poziomu wody, był możliwy. Regaty odbywały się na torze długości około 1300 m.

Przebieg regat był następujący:

BIEG I. **Ósemki** bez ograniczeń:
1) Oddział Wioślarski „Sokoła" Kraków, czas 2:46.2. Osada: Długoszewski Włodzimierz, Szczepek Józef, Szczurowski Feliks, Irlik Stefan, Litwin Eugenjusz, Ochab Stanisław, Idzikowski Konrad, Latasiewicz Józef, ster. Długoszewski Jerzy.
2) Sekcja Wioślarska A. Z. S. Kraków, czas 2:47.4.

BIEG II. **Jedynki,** bez ograniczeń:
1) Sekcja Wioślarska A. Z. S. Kraków, czas 3:01.8. Verey Roger.
2) Wojskowy Klub Sp. 3 P. Saperów Wilno, czas 3:09.6. Witkowski Zygmunt.

BIEG III. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy:**
1) Wojskowy Klub Sportów Wodnych w Warszawie, czas 2:53. Osada: Baryga Jan, Kiełczewski Józef, Zglenicki Teodozjusz, Woźniak Stefan, ster. Stefański J.
2) Sekcja Wioślarska A. Z. S. Kraków, czas 2:53.8.

BIEG IV. **Czwórki półwyścigowe pań:**
1) Oddział Wioślarski „Sokoła" Kraków, czas 3:14.4. Osada: Rypeściówna Eugenja, Huczyńska Helena, Dubrawska Aniela, Golecówna Kazimiera, ster. Cieślicka Jadwiga.
2) Sekcja Wioślarska A. Z. S. Kraków, czas 3:17.2.

BIEG V. **Czwórki młodszych:**
1) Wojskowy Klub Sportów Wodnych w Warszawie, czas 2:47.1. Osada: Osiński Kazimierz, Kupiec Stanisław, Grenke Alfred, Wagner Henryk, ster. Stefański Jerzy.
2) Oddział Wioślarski „Sokoła" Kraków, czas 2:53.2.

BIEG VI. **Czwórki** bez ograniczeń:
1) Sekcja Wioślarska A. Z. S. Kraków, czas 2:50.2. Osada: Dr. Merunowicz Jakób, Ustupski Jerzy, Kłaput Tadeusz, Bogdanowicz Antoni, ster. Kłaput Aleksander.
2) Oddział Wioślarski „Sokoła" Kraków, czas 2:50.8.

BIEG VII. **Jedynki młodszych:**
1) Wojskowy Klub 3 P. Saperów, Wilno, czas 3:06.8. Witkowski Zygmunt.
2) Sekcja Wioślarska A. Z. S. Kraków, czas 3:15. Dr. Merunowicz Jakób.

BIEG VIII. **Ósemki młodszych:**
1) Wojskowy Klub Sportów Wodnych w Warszawie, czas 2:34.8. Osada: Baryga Jan, Kiełczewski Józef, Osiński Kazimierz, Woźniak Stefan, Zglenicki Teodozjusz, Kupiec Stanisław, Grenke Alfred, Wagner Henryk, ster. Stefański Jerzy.
2) Oddział Wioślarski „Sokoła" Kraków, czas 2:49.

BIEG IX. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy:**
1) Oddział Wioślarski „Sokoła" Kraków, czas 3:00.8. Osada: Śmiałowski Aleksander, Skotnicki Franciszek, Zuski Włodzimierz, Górnikiewicz Tadeusz, ster. Iwelski Stefan.
2) Sekcja Wioślarska Policyjnego Klubu Sportowego Kraków, czas 3:04.

BIEG X. **Dwójki ze sternikiem:**
1) Oddział Wioślarski „Sokoła" Kraków, czas nienot., bieg wewnętrzny. Osada: Szczurowski Feliks, Irlik Stefan, ster. Trzciński Ludwik.

K.

REGATY KAJAKOWE W KRAKOWIE.

Na zakończenie sezonu kajakowego w Krakowie, który w ostatnim roku był nadzwyczaj żywym, zorganizował Oddział Wioślarski „Sokoła" w Krakowie regaty kajakowe dla niestowarzyszonych, które zostały przyjęte przez zainteresowanych a niestowarzyszonych kajakowców z wielkim entuzjazmem, czego zresztą dowiodła wielka ilość zgłoszeń bo 33 łodzi. Trasa długości 1250 m. z prądem Wisły nie stwarzała wielkich wymagań dla uczestników biegu. Znaczna ilość zgłoszeń spowodowała konieczność urządzenia przedbiegów. Były one jak również i finały, nadzwyczaj zacięte.

Regaty kajakowe były doskonałą inowacją w Krakowie i mają pełne szanse stania się, ze zmianami małemi, imprezą doroczną. Przebieg regat był następujący: (wszystkie biegi na kajakach drewnianych) .

Bieg jedynek: (po trzech przedbiegach). 1) Kurek Zb. 5:48.2, 2) Krupa Włodz. 6:02.2, 3) Grzywiński Wit. Startowało 10.

Bieg dwójek mieszanych: 1) A. Czaplicki — M. Grygiel 6:11.4, 2) Jeziorańska — M. Marona 6:14.4, startowały 3 łodzie.

Bieg dwójek młodszych: 1) O. Höchsmann — L. Turecki 5:40, 2) Walicki—Drzegza 5:41.6, 3) Wójcicki J.— A. Bielecki. Startowało 8 łodzi.

Bieg dwójek strszych: 1) W. Sołtan — S. Baranowski 5:54,2) Kornecki E.—Bernaś J. 6:03, 3) Piotrowski— S. — Dudek S. 6:17. Startowało 9 łodzi.

Pozatem zorganizowano dwa biegi „pocieszenia" dla osad, które nie zdobyły pierwszej nagrody w biegach poprzednich. Bieg jedynek: 1) Wit. Grzywiński, bieg dwójek: 1) M. Grygiel — M. Marona 5:57.8, 2) S. Piotrowski — S. Dudek.

Zwycięzcy otrzymali złote i srebrne żetony od OWSK. Regaty, mimo nieprzychylnej niepogody cieszyły się znacznem zainteresowaniem publiczności, której zjawiło się sporo osób.

REGATY KOBIECE W WARSZAWIE

dnia 20 września 1931 r.

Na regaty Międzyklubowe przybyło z poza Warszawy pięć klubów: Bydgoski Klub Wioślarek, Towarzystwo Wioślarek w Kaliszu, Wojskowy Klub Wiośl. „Grodno", Wojsk. Klub Wiośl. „Prosna" w Kaliszu i Tow. Wioślarskie w Włocławku. Z pośród sześciu klubów (sekcyj) wioślarstwa kobiecego w stolicy, udział w regatach zaledwie wzięło trzy: Związek Urzędniczych Stow. Sport. „Zjednoczenie", Tow. Gimnastyczne „Sokół" i Warszawski Klub Wioślarek.

Osady reprezentacyjnej Warszawskiego Klubu Wioślarek nie widzieliśmy na starcie choć miała by bardzo groźnego przeciwnika w osadzie z Grodna, co w znacznej mierze podniosło by zainteresowanie biegiem.

Najciekawszym biegiem był wyścig czwórek o Mistrzostwo Warszawy, w którym wzięło udział trzy osady, dzielnie walczące aż do mety o małe ułamki sekundy.

Przebieg regat był następujący:

BIEG 1. **Czwórki półwyścigowe.**
1. Towarz. Wioślarskie w Włocławku, czas 5:53.8.
   Osada: Popielska Halina, Kozłówna Aleksandra, Sturgólewska Marja, Fedorowicz Olga, ster. Sieradzka Józefa.
2. Towarzystwo Wioślarek w Kaliszu o 1½ długości.

BIEG 2. **Dwójki półwyścigowe** podwójne nowicjuszek
Bieg wewnętrzny W. K. W.

BIEG 3. **Czwórki półwyścigowe** nowicjuszek.
1. Warszawski Klub Wioślarek, czas 5:46.8.
   Osada: Trejczke Helena, Leszczyńska Stefanja, Gellówna Aniela, Wyszyńska Natalja, ster. Kuszakiewiczowa Irena.
2. S. W. Wojsk. Kl. Sport. „Prosna" w Kaliszu, czas 5:56.2.
3. Związek Urzędn. Stow. Sport. „Zjednoczenie", czas 6:01.8.

BIEG 4. **Jedynki.**
1. Warszawski Klub Wioślarek, czas 6:12.4.
   Pomorska Zofja.
2. Zw. Urz. Stow. Sport. „Zjednoczenie", czas 6:39.8.
   de Ramer Irena.

BIEG 5. **Czwórki półwyścigowe** lekiej wagi.
1. Warszawski Klub Wioślarek, czas 5:51.2.
   Osada: Hyżewiczówna Rena, Goutówna Michalina, Orzechowska Marja, Sitarska Irena, ster. Kordyakówna Eugenja.
2. Towarzystwo Wioślarek w Kaliszu, czas 6:05.8.

BIEG 6. **Scull nowicjuszek.**
Bieg wewnętrzny W. K. W.

BIEG 7. **Czwórki półwyścigowe.**
1. Warszawski Klub Wioślarek, czas 6:08.2.
   Osada: Drabikówna Jadwiga, Gawska Bożenna, Omylska Janina, Reknerówna Marja, ster. Słoniewska Jadwiga.
2. Bydgoski Klub Wioślarek, czas 6:19.4.

BIEG 8. **Czwórki.** Mistrzostwo stolicy.
1. Warszawski Klub Wioślarek, czas 5:39.
   Osada: Ganiewska Alicja, Janiakówna Halina, Mrockowska Zofja, Ziarkówna Irena, ster. Śniadecka Ludwika.
2. Wojskowy Klub Wiośl. „Grodno", czas 5:39.8.
2. Druga osada Warszawskiego Klubu Wioślarek.

L.



Pierwsza z lewej, reprezentacja pływacka Polski na Mistrzostwach Europy w Paryżu.

SZLAK WODNY NAROCZY I WILJI

Jedną z najładniejszych partji wodnych na terenach Polski jest wycieczka na jezioro Narocz i Wilję. Daje ona dużą różnorodność wrażeń, zmieniających się jak w kalejdoskopie, pozwala nam na jednej trasie przebywać emocje wędrówki rzeką płynącą już to wśród bagien i szuwarów, już to wśród głuszy dzikich borów, już wreszcie miejscami typowym górskim potokiem.

Pod względem siły efektów mógłbym ją porównać u nas tylko z przejazdem przez Pieniny i wędrówką po Brdzie. Dojazd do punktu rozpoczęcia wędrówki łodzią jest bardzo uciążliwy. Parokrotne przesiadanie się i niedogodny rozkład połączeń kolejowych wymagają wiele czasu, tak że nprz. wyjeżdżając z Warszawy wieczorem jest się dopiero po obiedzie drugiego dnia na miejscu.

Należy jechać koleją do Wilna i przez Podbrodzie do Łyntup, skąd koleją wąskotorową do miasteczka Kobylniki. Z Kobylnik wynajętą furmanką dojeżdża się wiejską drogą około 12 km. do północnego brzegu jeziora Narocz. Można tą samą drogą jechać dalej wzdłuż jeziora do schroniska nad Naroczą położonego na południowo-wschodnim brzegu. Nie jest to jednak konieczne. Droga z Kobylnik podchodzi na północnym brzegu pod samo jezioro. Jadąc nieco dalej na wschód można doskonale wyładować rzeczy i zmontować składak na brzegu pomiędzy wsiami Pasenka i Nikoleczmi, gdzie droga biegnie o parę zaledwie metrów od wody. Można też dojeżdżając do jeziora skręcić w drogę leśną w kierunku wsi Kupy i po ujechaniu paruset metrów podjechać furmanką do brzegu koło Antoninsbergu. Polecałbym osobiście ten drugi punkt. Śliczny wyniosły brzeg wśród lasku sosnowego, nadaje się doskonale do pierwszego kampingu po uciążliwej podróży. Stąd po złożeniu łodzi możemy rozpocząć właściwą wędrówkę.

Widok z góry, z namiotu na jezioro i mgliste zarysy brzegów jest prześliczny.

Jadąc kajakiem po jeziorze polecałbym trzymać się raczej prawego (zachodniego) brzegu. Brzeg ten lesisty, miejscami wysoki, a nawet urwisty jest znacznie ładniejszy od płaskiego, nagiego brzegu wschodniego. Mało ciekawy jest również północny brzeg gdzie bezleśne wzgórza ciągną się zdala od wody. Jadąc zachodnim brzegiem czy to przy samym brzegu, czy też skracając drogę ścięciem zatoki nawprost — dojeżdżamy do Nosa, ogromnego szpiczastego półwyspu, który wcina się głęboko w jezioro i rozdziela go niemal na 2 części.

Sam cypel Nosa jest jednym z najbardziej uroczych miejsc na jeziorze. Wąski grzebień piachu, wcinający się daleko w wodę, gęste zarośla na brzegu, wreszcie niezmierzone pola szuwarów dookoła na wodzie składają się na uroczą całość.

Objeżdżając dalej jezioro należy ominąć płaski, bagnisty zupełnie nie ciekawy brzeg południowy i przecinając jezioro skierować się na poł.-wschodni brzeg, pokryty gęstym lasem sosnowym doskonale nadającym się wszędzie do kampingu. W tymże lesie stoi schronisko.

Jadąc dalej na wschód możemy po przejechaniu portu rybackiego wjechać w wąską, uroczą rzeczułkę, która łączy jez. Narocz z jez. Miastra. Dwa mostki, które widać z Naroczy pozwalają łatwo odnaleźć ten drobny dopływ. Jezioro Miastra, pokryte częściowo szuwarami, o powcinanej pozębionej linji brzegu z ładnym kościołkiem na wysokim brzegu i gęstym lasem na południu w zupełności zasługuje na odwiedzenie go.

Na dokładne zwiedzenie Naroczy należałoby przeznaczyć ze 2 dni. Można jednak jadąc wprost z północy przez Nos do rzeczki Naroczy przejechać je i znacznie prędzej. Do kampingu nadają się specjalnie: zachodni brzeg, las koło schroniska i Nos.

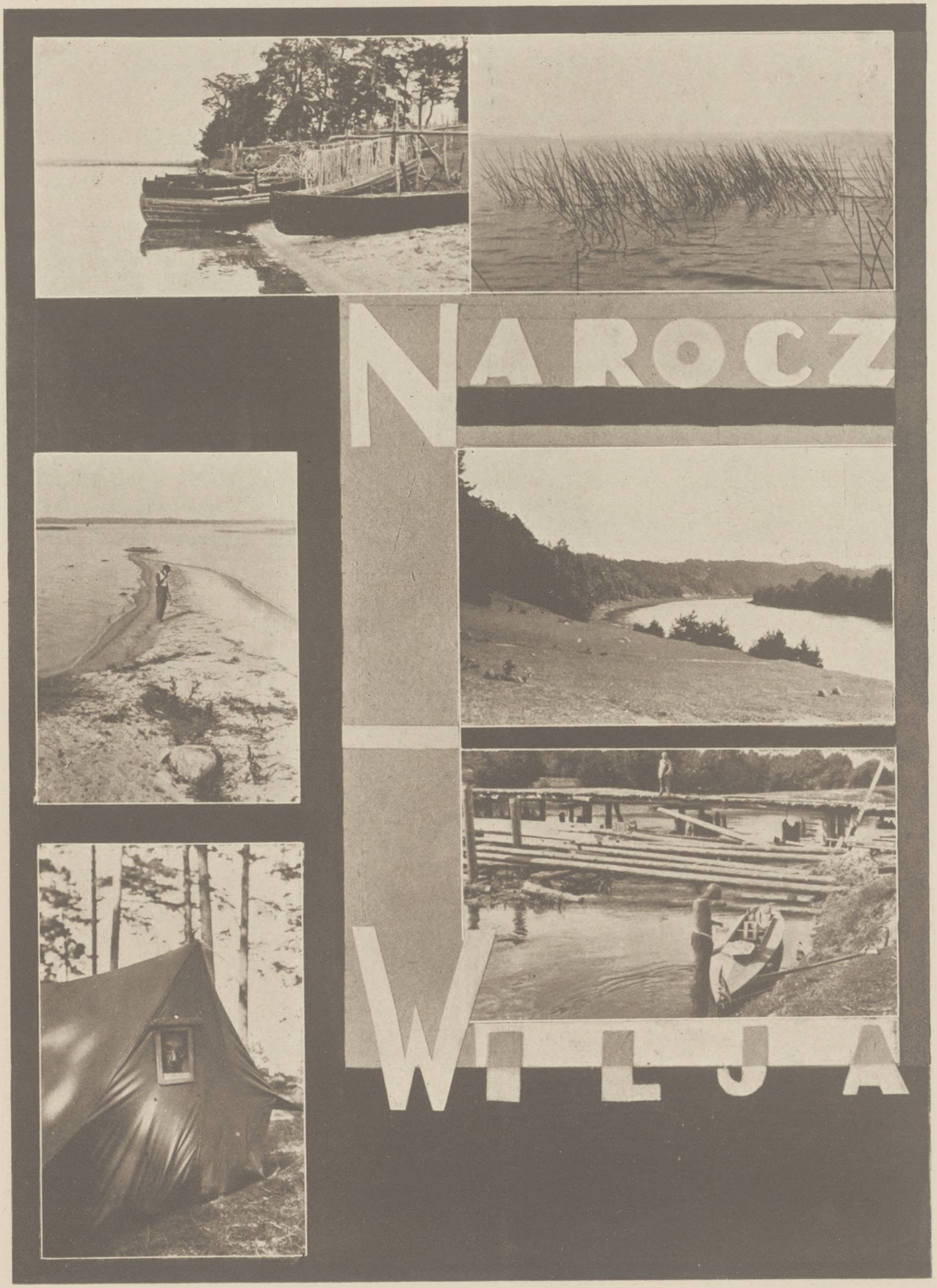
Z południowo-wschodniego brzegu jeziora, niedaleko od lasu, w którym stoi schronisko uchodzi rzeczka Narocz. Początek jej jest typowy dla rzeczek bagnistych. Prądu niema prawie wcale, głębia miejscami dość duża, obydwa brzegi to rozmiękłe moczary i trzęsawiska, na których nie można wysiadać. Samo koryto kręte, gęsto zarośnięte sitowiem i trzcinami, zamykającemi miejscami zupełnie dalszą drogę. Należy przedzierać się przez te szuwary kręcąc w prawo i w lewo i uważając aby nie zabłąkać się w jeziorkowatych rozgałęzieniach rzeczki. Nie jest to trudne, a samo przepychanie się przez sitowie posiada dużo uroku.

Od wsi Czeremszyca szuwary na drodze znikają, brzegi są bardziej stałe, zaczyna się słaby prąd, głębia miejscami b. duża. Rzeka płynie zupełnie prostemi linjami dając wrażenie jazdy ulicami miasta. Gdzieniegdzie pale zniszczonych mostków, parę kładek które można bez krzywdy na czas przejazdu uchylić.

Poniżej wsi Gać, za mostem jezdnym rzeczka nagle nabiera pędu, torfiaste brzegi podnoszą się, zwężają, krzewy i drzewa zwisają gałęziami wprost do wody. Rzeczka pędzi jak strumień górski. Uwaga!!! Gdzieniegdzie pale i pnie w wodzie, na których rzeczka burzy się jak na górskich szypotach. A głębia nadal duża.

Wreszcie pod wsią Słobodą (skromny sklepik), pęd rzeczki zwalnia, koryto coraz to płytsze, zaczynają się mielizny. Gdzieniegdzie piasek, przeważnie kamienie i żwir. Przy niskim stanie wody są te miejsca ciężkie, na których trzeba łodzie przeciągać. Nawet przy większej wodzie należy uważać żeby nie trzeć dnem kajaka o żwir i kamienie. Od czasu do czasu mały szypocik pełen szumu wody i zdradliwych dla łodzi kamyków. Za mostem pod Słobodą jeszcze parę takich miejsc i znów rzeka płynie wolno długiemi korytarzami obsadzonemi gęsto zielenią krzewów i drzew. Wszędzie doskonałe miejsca do kampingu. Wreszcie most pod Iżą (chwilowo w naprawie, łódź przenosić), (we wsi sklepiki), zaraz potem wpada z lewego brzegu Usła vel Izła i rzeczka odrazu zmienia charakter. Większa, szersza, nieco głębsza. Brzegi toną w gęstwinie zieleni. Jedziemy wśród parku. Za Korolewcami znów zmiana. Płaskie brzegi pokryte miejscami wikliną, koryto kręte, widok nudny, kręcenie w kółko prawie beznadziejne. Tak mijamy bagniste okolice wsi Lubki aby od Prołyk znów piękną parkową aleją, wśród morza zieleni, mijając od czasu do czasu gęsto obrosłe wzgórza podjechać po przyjęciu z prawej rzeczki Spiaglicy do śluzy pod wsią Narocz. Przed śluzą rozlewisko ze stojącą wodą. Podjechać należy do samej śluzy z prawej strony w małą zatoczkę tuż przy zagrodzie. Przeniesienie bagażu i łodzi przez parę metrów na drugą stronę śluzy nie robi trudności. Bezpośrednio przed i za wsią Naroczą miejsca do odpowiedniego kampingu niema. Brzegi gęsto kryte olszyną, wilgotne, trudno dostępne.

Od wysokości folwarku Reutha zbita ściana zieleni rozrzedza się gdzieniegdzie, brzeg jest dostępny, tereny do kampingu zdrowe i doskonałe. Wśród takich brzegów jedziemy odtąd stale, mijając od czasu do czasu niegroźne pale po mostach, nieliczne osiedla i mielizny. Rzeka powoli przebija się przez pagórkowate tereny.



Fotom. Tonny.

Pod wsią Ganutą (sklepik) most jezdny z szypotem, tuż za którym sterczą stare pale. Bezpieczny przejazd pod lewem przęsłem mostu.

Przed samem ujściem do Wilii obnażają się gołe ściany przebitych przez rzekę wyniosłości. Jasne te zbocza ślicznie odbijają od zbitej masy przybrzeżnych krzewów.

Wreszcie łagodnie, szerokim ujściem zlewa się Narocz z wodami Wilii.

Brzegi Wilji przy ujściu Naroczy pokryte są zbitą ścianą majestatycznych borów. Rozliczne łożysko rzeki toczy się w krętych pierścieniach wirów. Jest to jedna z najdzikszych i najefektowniejszych partii. Po paru kilometrach jazdy Wilją przez puszczę, brzegi obnażają się, z lewej wpada rzeczka Una, zjawiają się druty promów, gdzieniegdzie osiedla.

Brzegi miejscami płaskie, kryte wikliną, miejscami wyniosłe, piaszczyste z sosnowemi lasami. Od czasu do czasu mijamy efektowne wysokie ściany piaszczystych urwisk.

Wszędzie pełno zdrowych i wygodnych miejsc do obozowania. Za Smorgonią tereny bardziej równinne, z pastwiskami, brzegi zarosłe wikliną. Wreszcie po przejechaniu Daniuszewa wjeżdżamy w najładniejszą partję z całej naszej drogi. Jedziemy iście tyrolską doliną.

Wysoko nad nami piętrzą się ściany urwisk, na których smętnie konają wyrwane z korzeniami drzewa. Teren kamienisty. Pełno narzutowych głazów. Na rzece zjawiają się skromne górskie szypoty. Woda z szumem i bełkotem przelewa się przez kamieniste progi. Wśród głazów i pagórków kręci się wąskie koryto rzeki. Polecałbym każdemu zrobić w tych wąwozach postój. Jest to bezsprzecznie najładniejsza część Wilji. Wynosi się stąd niezapomniane wrażenia, jakich już dalej mieć nie będziemy. Niestety kończy się ten krótki fragment już przed Pilcami. Przejeżdżamy dalej wśród pagórków Żodziszki i wyniosłemi korami dojeżdżamy aż do Lipówki. Odtąd już względnie monotonną rzeką jedziemy w licznych nudnych zakrętach, niekiedy wśród lasów, niekiedy wśród pastwisk i wiklin przez długi szmat drogi.

Tak mijamy ujście Straczy i Michaliszki. Rzeka płynie prawie bez prądu. Koło osiedli na rzece przy brzegach zagrody z płotów do łapania ryb.

Wreszcie od wysokości Swiranek Wilja nareszcie znów nabiera nieco pędu. Jadąc wśród wzgórz i lasów mijamy Bystrzycę, Downaryszki, aby pod Baranowiczami przejechać ogromny zakręt rzeki o przepięknych pokrytych borami i zielenią brzegach. Prąd coraz szybszy. Początek i koniec zakrętu znaczą wysokie wzgórza z rozległym widokiem.

Wśród takiej zieleni i wzgórz tworzących częste urwiste wąwozy mijamy most kolejowy, ujście Zejmiany ze sporym szypotem, wreszcie most pod Niemenczynem. Odcinek drogi od Niemenczyna do Tartaków nudny i nieciekawy. Od Tartaków znów efektownie podmyte wzgórza i gęste lasy, a przedewszystkiem nieco trudniejsze szypoty.

Pod wysokiemi, na kilkadziesiąt metrów urwiskami, wśród lasów i zieleni huczą po kamieniach nagłe spadki wody.

Wreszcie Kalwarja, plaże pod Wilnem i most, za którym liczne kluby wioślarskie.

Cała ta trasa jest jedną z efektowniejszych w Polsce. Nadaje się doskonale do jazdy kajakiem, szczególnie przy dobrym stanie wody, a to ze względu na mielizny i kamieniste szypoty. Poza przenoszeniem łodzi przez śluzę pod wsią Narocz innych trudności niema. Liczne pale po mostach nie przedstawiają specjalnego niebezpieczeństwa, naturalnie przy pewnem minimum uwagi.

Częste promy mają liny podwieszone wysoko i nie stanowią żadnej przeszkody.

Szypoty, których liczbę Imgarten podaje na 63, nie są wcale groźne. Są to kamieniste mielizny odchodzące od wewnętrznych brzegów półkoli jakie robi rzeka. Zupełnie wygodnie przejeżdża się je pod zewnętrznym brzegiem zakoli. Jedynie pomiędzy Tartakami i Kalwarją progi kamieniste odchodzą od obu brzegów i mają ponadto głazy sterczące pośrodku. Szypoty te nie należy przejeżdżać środkiem, wybierając kierunek na najbardziej wysunięte języki gładkiej tafli wody. W tych miejscach woda jest najgłębsza i najłagodniej opada. W polu kontrfal zaraz za szypotem trzeba uważać na sterczące głazy. Zwykle od takich głazów ciągnie się po wodzie falista smuga, a przed samym głazem jest wyraźna fala. Na paru jednak większych szypotach kontrfala maskuje głazy, to też uwaga jest konieczna.

Długość całej trasy wynosi około 250 klm. bez jeziora, w tem Narocz 74 klm., a Wilja koło 170—180 klm. Czas trwania wycieczki zależy od wyczynu wioślarzy, dla kajaka minimalnie 6—7 dni.

Konieczne jest dobre zaprowiantowanie się na drogę, gdyż nieliczne sklepiki w spotykanych wsiach zaopatrzone są bardzo prymitywnie. Ludność okoliczna spokojna i łagodna oswoiła się już z widokiem podobnych wycieczek i chętnie służy informacjami czy pomocą.

Byłoby dobrze, gdyby piękna ta droga wodna zyskała sobie jaknajwiększą popularność wśród naszych kajakowców.

Pewna uciążliwość dojazdu wynagradza wielokrotnie urok krajobrazu i silne a zmienne wrażenia.

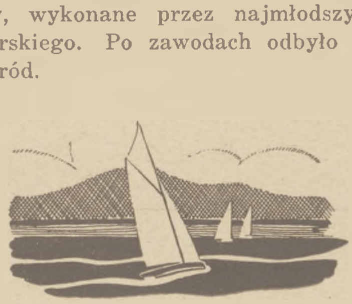
Autor odbył tę drogę w sierpniu b. r. w towarzystwie prof. J. Grabowskiego z Yacht - Klubu Polski.

Dr. K. Klein.

Sporty wodne w Łucku.

Ruch wioślarski w Łucku, zapoczątkowany przez Towarzystwo Wioślarskie, rozwija się coraz lepiej. Rok temu powstał Klub Wioślarski Temida, ostatnio zaś — Wojskowy Klub Sportowy, który uruchomił sekcję wioślarską i pływacką. Towarzystwo Wioślarskie dorocznym zwyczajem zorganizowało w dniu 6 września r. b. międzyklubowe regaty oraz zawody pływackie. W wyniku regat nagrodę przechodnią międzyklubową zdobyło T-wo Wioślarskie, uzyskując pierwsze miejsce w biegu dwójek na 1000 mtr. (S. Lipień — sternik, M. Srokowski i W. Krapotkin czas 4:50) i jedynek na 500 mtr. (Srokowski). W biegu dwójek pań na 500 mtr. zwyciężyło T-wo Wioślarskie (M. Piotrowska — sternik, E. Żukowska i A. Dowgird), w biegu kajaków — St. Kędziora (Temida); w biegu łodzi rybackich — M. Kowalczuk.

W biegu pływackim na 100 mtr. zwyciężył Łarczyk, 2) Szyrman. Startowało 8 zawodników. W pływaniu na 1000 mtr. pierwszy Korczemny, druga Anna Missan, bijąc 5 pozostałych zawodników. Pozatem odbyły się skoki z trampoliny, wykonane przez najmłodszych członków T-wa Wioślarskiego. Po zawodach odbyło się uroczyste rozdanie nagród.





2-ga PODRÓŻ JUNAKA







W środę 12 sierpnia wyruszył jacht „Junak” w podróż ćwiczebną. Na pokładzie znajdował się kapitan - gen. Zaruski, instruktor nawigacyjny — por. Witkowski, 14 uczestników sierpniowego kursu Ośrodka Morskiego oraz stała załoga Junaka (bosman, mechanik i kucharz). Nazajutrz na wysokości latarni Scholpin napotkał Junak silny wiatr (7^0) i falę z północy. Zdjęto kliwer i zarefowano grot — jedyny raz w ciągu całej drogi. Rano 14.VIII ujrzano zarysy Bornholmu, wiatr jednak osłabł stopniowo i wkońcu ucichł prawie zupełnie, tak że dopiero o g. 18 przycumowaliśmy w porcie Rönne, niedaleko paru pięknych jachtów niemieckich. Zwiedzanie portu i miasta zajęło nam poranek dnia następnego, po obiedzie wyruszyliśmy w dalszą drogę na zachód przy słabym i zmiennym wietrze. Późnym wieczorem 16.VIII minęliśmy Tralleborg, o świcie — okręt latarniowy Falsterborev, wreszcie o 11 stanęliśmy przy boi w porcie kopenhaskim. Z radością ujrzeliśmy polskie barwy na pięknej fregacie: „Dar Pomorza” wyniosłemi masztami panował nad portem. Tegoż dnia popołudniu wyruszył w dalszą drogę powrotną do Gdyni. Junak spędził w Kopenhadze dwie doby — ledwo wystarczyło to, by poznać charakter miasta (i mieszkańców, których ocena wypadła: „b. sympatyczne”). 19.VIII wyruszył Junak w dalszą drogę Sundem. O zmroku minęliśmy najwęższe miejsce między Helsingforsem a Helsingörem i wkrótce wydostaliśmy się na Kategat. Pełny wiatr szybko niósł nas na północ — jednak nietylko nas, lecz i deszcz ulewny, który skłonił nas do zajścia do Varbergu rano 20.VIII.

Nie pierwszy to raz polski jacht zjawiał się w tym niewielkim porcie. Skorzystaliśmy z czasu i zwiedzili muzeum regjonalne, mieszczące się w starej twierdzy panującej nad portem. Nazajutrz rano — w dalszą drogę. Wiatr — nadal pomyślny. Idziemy do Göteborga drogą zewnętrzną, poza pasmem szkier ciągnących się wzdłuż lądu. Pod wieczór wchodzimy do Göteborga. Port leży w ujściu rzeki, wijącej się malowniczo wśród wysokich brzegów, ciągnie się zaś dobre kilka kilometrów. W Göteborgu stwierdzić trzeba było, że czas na powrót, gdyż na 29.VIII wyznaczony jest egzamin. Z żalem rezygnujemy ostatecznie z maksymalnych zamierzeń (Oslo) i 22.VIII wieczorem opuszczamy Göteborg. Wiatr znów pomyślny — zachodni. O świcie mijamy już Kullen — skalisty przylądek z latarnią — i wkrótce potem z pieniącego się Kategatu wchodzimy na spokojne wody Sundu.

Stajemy w Helsingör. Więc jakże nie zwiedzić zamku Hamleta — Kronborgu? Utrzymany starannie, zawiera różne zbiory (m. in. wielkie i ciekawe muzeum morskie), jednak ani umywa się do Wawelu! Niema na nim tego dostojeństwa, choć dachy pokryte — chciałoby się powiedzieć: „starannie pokryte” — patyną.

24.VIII rano opuszczamy Helsingör. Przy podnoszeniu grota bom wypycha za burtę jednego z załogi, ale manewr „człowiek za burtą” przeprowadzony został w sposób uproszczony — za pomocą koła ratunkowego i linki — bez potrzeby zwrotu. Wiatr południowo-zachodni skłania nas do obrania drogi przez Flint, zamiast przez wąski Drogden, wobec konieczności lawirowania. Około północy

wchodzimy na Bałtyk. Wiatr cichnie zwolna, około 10 rano jest prawie zupełna cisza przy niewielkiej martwej fali. Musimy pomagać sobie motorem. Po południu mijamy północne wybrzeże Bornholmu, o zmierzchu zaś oglądamy z odległości 1½ mili interesujące wysepki Christiansö. Wiatr obrócił się na północny wschód i zwolna wzmaga się. Rano 26.VIII ma siłę 4 — 5, po południu 5 — 6, pod wieczór — zdecydowane 6. Boczna duża fala nie hamuje Junaka, który pod kliwrem, fokiem i niezrefowanym grotem robi 10 węzłów. O zmierzchu trawers Rozewia, koło północy — Helu. Ukazują się liczne światła Gdyni. Mijamy dwie fregaty, stojące na kotwicy (jak się następnie okazało — włoskie okręty szkolne) i o godz. 2 dn. 27.VIII stajemy przy boi w porcie jachtowym. Rano zaś stwierdzamy, że wróciliśmy w samą porę, bo dmie silny Nord-west (siła 8). Załoga bierze się do roboty, by po raz ostatni doprowadzić Junaka do porządku, po południu zaś wszyscy ślęczą nad książkami wobec oczekującego za dwa dni egzaminu.

Na wiatr nie mieliśmy specjalnie powodu skarżyć się, podobnie i na fale. Zato temperatura była niska — wszystkiego ze dwa razy mieliśmy słońce zachęcające do ściągnięcia ciepłych strojów. Prawdopodobnie już sama obecność lekarza wpłynęła korzystnie na zdrowotność — chorych nie było (tylko na chorobę morską nie mógł poradzić...).

Podróż Junaka zapoznała nas z szeregiem portów i dała praktykę morską na dużym jachcie, jednem słowem spełniła swą rolę wyprawy ćwiczebnej.

A. Wolff.

HARCERSKI KURS ŻEGLARSKI W CHARZYKOWIE

Doceniając rozwój harcerstwa żeglarskiego, Naczelnictwo Z. H. P. w Warszawie powierzyło najżywotniejszej drużynie żeglarskiej w Polsce, mianowicie Harcerskiej Drużynie Wilków Morskich w Poznaiu, zorganizowanie specjalnego kursu dla kierowników i ich pomocników pracy harcersko-żeglarskiej. Dzięki finansowemu poparciu ze strony Władz Harcerskich, Państw. Urzędu W. F. i P. W. w Warszawie, Oddziału Poznańskiego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, oraz pomocy Chojnickiego Klubu Żeglarskiego, rozpoczęto z dniem 6 lipca b. r. miesięczny kurs dla przeszło 60 uczestników z całej Polski, którzy znaleźli pomieszczenie w ośrodku żeglarskim, postawionym specjalnie na ten cel przez Magistrat miasta Chojnic nad przepięknem jeziorem Charzykowskiem.

Prócz uczestników kursu zjechały dwie młodsze drużyny Wilków Morskich, które rozłożono obozem w pobliskim lasku Charzykowskim, w miejscu nazwanym przez chłopców kotlinką Napoleona. (Podobno Napoleon tam biwakował). Było więc razem przeszło 110 harcerzy-żeglarzy w tem 80 z Poznania, którzy z prawdziwem zamiłowaniem garnęli się do ćwiczeń na wodzie. Każdy obóz pracował według dokładnie opracowanego programu, uwzględniającego przedewszystkiem ćwiczenia właściwe specjalnego charakteru pracy drużyn żeglarskich; to też nie licząc się zupełnie z pogodą (prawie zawsze były deszcze), można było zauważyć uczestników kursu, stale na wodzie przy nauce pływania, wiosłowania i żaglowania; przy sygnalizacji i robotach linowych. Chłopcy młodsi specjalizowali się w pracach obozowych, samarytance, pionierce, krajoznawstwie, jednakże z niemniejszym zapałem garnęli się do wiosłowania i żeglarstwa. Ostatni punkt należał do najprzyjemniejszych, to też często urządzano wycieczki jeziorami, których rozległość na przestrzeni 24 kilometrów pozwala na poznanie okolicznych wsi i osad leżących tuż nad granicą niemiecką.

Ćwiczenia P. W. którym poświęcano wiele uwagi, odbywały się dla obu obozów wspólnie. Codzienne gawędy wieczorne przy ognisku, na których prym wodzili ślązacy, łowiczanie i oczywiście poznaniacy z znanym wodzirejem druhem Berkem Woźniakiem na czele, ściągały nieraz kilkaset osób z poszczególnych letnisk i okolicznych wsi. Tu mieli młodzi żeglarze szczytne zadanie do spełnienia. Ludność przeważnie niemiecka, niekrępowana, stale gościła przy gawędzie, a chłopcy z całem zapałem wypowiadali swe uczucia narodowe, bądź to w pieśni lub w kawałach czysto - harcerskich.

Uroczystym dniem w obozie była niedziela 26 lipca. W tym to dniu odbyło się poświęcenie ośrodka żeglarskiego, poczem po okolicznościowych licznych przemówieniach, urozmaicono uroczystość regatami i popisami uczestników obozów, którzy między innemi urządzili tradycyjny chrzest „Neptuna", oraz doskonałą gawędę.

Obozy wizytowane przez p. majora Halutę i dha phm. Jankowskiego z Poznania oraz dha hm. Bublewskiego z Warszawy, zakończono 31 lipca, żegnając przedtem pięciu Wilków Morskich, których celem dalszego szkolenia wysyłała drużyna na kurs morski do Gdyni, oraz dziewięciu uczestników wyprawy wodnej kajakami również Wilków Morskich, którzy przepięknemi jeziorami kaszubskiemi, Brdą, jeziorami kujawskiemi i Wartą udali się do Poznania.

Obozami kierowała zaawansowana już w żeglarstwie komenda druż. Wilków Morskich ze swym kapitanem phm. Sylwestrem Woźniakiem i phm. F. Gabryelewiczem na czele dokładając wszelkich starań, aby uczestnicy rozjechali się do domów odpowiednio wyszkoleni i z pełnem zadowoleniem. Niewątpliwie w pracy swej wykorzystają oni nabyte doświadczenie, podnosząc poziom w swych środowiskach, aby Harcerstwo Żeglarskie projektując w roku przyszłym, międzynarodowy zlot skautów morskich w Polsce mogło śmiało powiedzieć „jesteśmy z siebie zadowoleni".

Podróż Junaka do Anglji.

Jacht „Junak" pod sterem kdra-por. Filanowicza przybył 14 września do Calais, skąd część załogi udała się do Paryża. Nawiązano kontakt z Yacht-Klubem Francji, ofiarowując proporczyk Yacht-Klubu Polski i znaczek, oraz zapraszając francuskich jachtsmanów do Gdyni. Wzamian otrzymano piękne wydawnictwo Yacht - Klubu Francji z okolicznościowym napisem.

Przyjmowani bardzo serdecznie przez swych francuskich kolegów, nasi żeglarze odpłynęli 21 września w dalszą drogę do Londynu. Po raz pierwszy więc bandera Yacht-Klubu Polski powiewać będzie na Tamizie.

Jacht „Junak"przebywszy szczęśliwie kanał La Manche, stanął w Londynie 23 września. Po dwudniowym pobycie „Junak" wyruszył w drogę powrotną do Polski. Ta— po raz pierwszy na tak szeroką skalę zakrojona podróż jachtu polskiego, świadczy chlubnie o sprawności naszych żeglarzy, ich odwadze i wiedzy fachowej.

REGATY ŻEGLARSKIE YACHT-KLUBU POLSKI

Z polecenia P. Z. Ż. Oddział Śródlądowy Y. K. P. urządził w niedzielę 20 września r. b. Związkowe Regaty Żeglarskie. Zgłoszono do regat 42 jole, w tem jedno zgłoszenie z Włocławka. Wiadomo, jedna jaskółka wiosny nie robi, lecz dobrze jest zanotować fakt zainteresowania się młodych ośrodków prowincjonalnych regatami w stolicy.

Regaty rozpoczęły się przy pogodzie pochmurnej szkwalistym wietrze W+N o sile 2⁰ Beauforta (4 mtr. na sek.), w szkwałach dochodzącej do 3—4⁰ stopni tej skali, punktualnie o godz. 11 m. 03. Długość kursu była dla klasy V — 4, dla reszty 5 klm.

Na pierwszy wyścig poszły piątki „junjorów" w liczbie trzynastu (!). Start jak na „juniorów" dość wyrównany— pierwsza w 12-tej sekundzie — ciągu minuty 9 jol na nabieżniku (75% startujących) (brawo!). Nagrodami podzielili się: pierwszą—p. Młynarski (Wisła) czas 22 m. 33 sek., drugą—p. Żychlińska (W. K. W.), trzecią—p. Klein (W. T. W.), czwartą—p. Szwejkow (Wisła) i piątą—p. Werczyński (Wisła) 23 m. 31 sek. Najlepszy czas miał p. Klein — 20 m. 49 sek.

Drugie z koleji startowały „dziesiątki" w liczbie jedenastu. Klasa ta obfitowała w wypadki, gdyż S 7 i S 18 miały awarje, zaś S 4 ratowała S 18, która wyścigu nie ukończyła. S 7, po wybraniu wody i postawieniu łodzi ukończyła wyścig (brawo!). Nagrody w kolejności: pierwsza—p. Bomas (Y. K. P.) czas 38 m. 31 sek., drugi — p. Neuman (W. Y. K.), trzecia—p. Osiński junjor (W. Y. K.) i czwarta — p. Kusnerz (W. Y. K.) czas 39 m. 45 sek. Najlepszy czas miał p. Bomas 38 m. 31 sek.

Trzeci wyścig piętnastek „nowych" również nie minął bez awarji (W. K. W.). Nagrodę w tej klasie otrzymał p. Lange junjor (Y. K. P.) czas 19 m. 39 sek.

Jako czwarte startowały „piątki" w wyścigu ogólnym w liczbie dziesięciu. Start dobry — pierwsza w 8 sekundzie — w ciągu minuty 10 jol. Nagrody w kolejności — pierwsza — p. Dzięcioł (Wisła) czas 48 m. 17 sek., druga — p. Rodkiewicz (W. T. W.), trzecia — p. Kałędkiewicz (Wisła) i czwarta — p. Lisicki (W. T. W.) czas 48 m. 52 sek. Najlepszy czas p. Dzięcioł — 48 m. 17 sek.

W wyścigu piątym brały udział trzy dwudziestki, z których pierwszą nagrodę otrzymał p. Kusnerz (W.Y.K.) czas 27 m. 01 sek.

Ostatni szósty wyścig miały dwudziestkipiątki w liczbie trzech. W tej klasie poza nagrodą klasową była rozgrywana nagroda przechodnia Ministra Komunikacji, które to nagrody otrzymał p. J. Grabowski (Y. K. P.) przyczem nagrodę przechodnią zdobył po raz trzeci.

Pozostawiając ogólne rozważania i wnioski nasuwające się z tegorocznych regat żeglarskich, do ukończenia sezonu związkowego, kończącego się jak wiadomo regatami w dniu 4 października r. b. urządzanemi przez Sekcję Żeglarską W. T. W., należy zaznaczyć, że regaty Y. K. P. udały się: wiatr był, zawodnicy też dopisali a najważniejsza rzecz, że pomimo awaryj i drobnych nieporozumień w czasie poszczególnych wyścigów — ani jednego protestu. To też w krótkiej przemowie poprzedzającej rozdanie nagród p. kom. Aleksandrowicz, prezes P. Z. Ż., p. Szadurski komandor Y. K. P. dziękowali wszystkim zawodnikom za takie wykazanie przyjaźni i koleżeńskości sportowej między sobą, określając odbyte regaty, jako w stu procentach dżentelmeńskie.

Szczery i wesoły poklask wszystkich zawodników zyskała Komisja Regatowa za dowcipne nagrody pocieszenia ufundowane dla klasy S. Mianowicie sternik S 4 za opóźniony star otrzymał piękny budzik z olbrzymim dzwonkiem, zaś sternik S 3 za pierwszeństwo z końca śliczną puderniczkę z puszkiem, by przygasić rumieńce swego zakłopotania. Wesołości było co niemiara.

Nemo.



Fragment z regat żeglarskich Yacht-Klubu Polski.



Po rozdaniu nagród w Yacht-Klubie Polski w Warszawie. *Fot. Prasa.*

WYPRAWA JACHTU „JURAND"

Tegoroczna podróż „Juranda" od samego początku napotykała na rozliczne trudności.

Jacht miał być gotów do drogi 1 czerwca. Gdy przyjechałem do Gdyni, pokazało się, że roboty są w toku, ale prowadzone w takiem tempie, że będę musiał czekać parę tygodni, zanim wielki kran będzie mógł zdjąć „Juranda" z brzegu i oddać go właściwemu żywiołowi.

Wszelkie moje przynaglenia, już poprzednio listownie robione spotykały się z flegmatyczną odpowiedzią „Dobrze dobrze wszystko będzie zrobione".

Nie pozostawało mi nic innego jak samemu zakasać rękawy i stanąć do roboty.

Należało przytwierdzić nową listwę na burcie, uszczelnić szwy, zaszpachlować i pomalować cały kadłub, przytwierdzić niezliczoną ilość śrub i bolców. Po spuszczeniu na wodę miałem dopiero myśleć o takelunku oraz o skrobaniu i lakierowaniu nadbudówek.

Wycieczka planowana wymagała, w pierwszej swej części, długich kursów. Miano je przebyć jednym ciągiem, a więc płynąc dzień i noc.

Ten plan wymaga osady conajmniej 6 ludzi. W ten sposób unikało się dwukrotnej nocnej wachty dla dwu ludzi.

Tymczasem dwóch „sportowców" uważało za stosowne nie zjawić się w terminie, nawet nie dając znać, że nie przyjadą.

Piętnastego czerwca znaleźliśmy się tedy tylko we 4 t. j. Zbyszek L., Inż. Tadeusz St., bocman Antoni oraz ja, jako cała osada. Nie tracąc animuszu postanowiliśmy mimo naszych słabych sił, wyruszyć i wykonać zamierzony program.

Tego samego dnia wielki kran stoczni podpłynął, uniósł 30 ton „Juranda" w powietrze i postawił na wodzie.

Holownik, łaskawie użyczony przez dowództwo portu przyholował go do wewnętrznego basenu, gdzie zaraz przystąpiono do takelowania.

Winda parowa podniosła ciężki maszt i osadziła na miejscu. Wnet założono wanty i liny. Pokazało się, że najważniejsza naprawa, zeszycie nowemi nićmi grota zupełnie nie została zrobioną. Tak samo szalupa, którą znalazłem wśród gratów porzuconą w szopie nie była naprawioną. Grot zaraz zeszyto w kilku miejscach, dalsze naprawy miano robić w czasie drogi. Niemal każdy port widział potem Antoniego z igłą w ręku zszywającego rozłażące się bryty. Szalupa sprawiała także dużo kłopotu. Zwłaszcza z początku, zanim jej jako tako nie uszczelniłem, ciekła do tego stopnia, że pasażer siedząc po kostki w wodzie, cały czas musiał czerpać wodę. Załoga pracowała bardzo pilnie, tak że po 4 dniach mogliśmy wyjść w morze. Nasz chemik dokładnie obliczył potrzebne dla organizmu witaminy i zabrał je w formie, kasz, makaronów, bochenków chleba, pomidorów i t. p. na pokład.

Wieczorem 19.VI korzystając ze słabego SE puściliśmy się w drogę. Całą noc i dzień następny „Jurand" spokojnie posuwał się na zachód. Dopiero drugiej nocy wiatr obrócił na zachód ciągle wzrastając w sile. Gdy rankiem wyszedłem na pokład zastałem morze pokryte pianami, na które „Jurand" wspinał się, idąc ciasno przy wietrze.

Mimo że lina od logu zaplątała się w propeler, nawigacja była o tyle dobra, że koło południa zobaczyliśmy ląd, a po rozpoznaniu naszego stanowiska, przy wiatrze siły 8

(wedle pilota portowego) zawinęliśmy do małego portu Nexö na wyspie Bornholm.

Wichura zatrzymała nas tu przez dwa dni. Spędziliśmy je pracowicie szyjąc, szorując pokład i malując „Juranda". Opuszczając Nexö, „Jurand" w istocie wyglądał jak jacht, nie zaś jak jaka stara łódź rybacka.

Po wichrze nastąpiła teraz cisza. Dopiero rankiem 25 wzmógł się wiatr przechodząc na West. potem N. O świcie zobaczyłem wysokie urwiska Moens Klint. Widocznie sternik zanadto sterował ku W. zamiast na WNW. Zmusiło to nas teraz przy coraz silniejszym wichrze, halsami posuwać się w Sundzie. Dopiero po południu stanęliśmy w Kopenhadze.

Już na tym kursie pokazało się, że siły naszej załogi nie wystarczają do pokonania projektowanych trudów. Wachty nocne wymagały, by jedna osada (2 ludzi) tylko 4 godziny snu w czasie nocy miała. Wskutek tego wszyscy byli przemęczeni i niewyspani. Manewr żaglami przy silnym wietrze na tak dużej łodzi jak „Jurand", wymagał więcej ludzi na pokładzie.

Z żalem musieliśmy porzucić projekt i całą wyprawę zamienić na wygodną włóczęgę od portu do portu.

Już na Bornholmie zauważyłem nieobecność jachtów niemieckich, od których tu się roi o tej porze. To samo zauważyłem w Kopenhadze i potem w innych portach. Widocznie niepewna sytuacja finansowa Niemiec powstrzymała wielu od wyjazdu.

Z Kopenhagi po krótkim pobycie przejechaliśmy z 2 refami w grocie, do Helsingöru. Ponieważ podróż nasza nabrała charakteru propagandy, w każdym porcie objaśniamy skąd przybywamy, co to jest ta Polska i jaka to flaga na bezanie powiewa. Zastój w handlu widać wszędzie. Wiele sklepów urządza wyprzedaż z powodu zwinięcia interesu. Wiele lokali do wynajęcia. W portach stoi dziesiątki statków czekających daremnie na frachty. Mimo tego nie widać tu takich ponurych min jak u nas, choć drożyzna ogromna. Wszyscy się pocieszają, że będzie lepiej, i używają życia jak mogą.

Silny wicher i wzburzone morze zmusiły nas do odwrotu z Kategatu. Nasz bocman, jak wszyscy nasi rybacy bałtyccy ma niesłychany respekt przed tem morzem.

W Helsingborgu znów zatrzymanie. Następny kurs zaprowadził nas do Falkenbergu także na szwedzkim brzegu położonym. Pod wieczór ruszył silny wiatr, który nas bardzo szybko zaprowadził do tego ciasnego i nieznanego nam portu.

W ciemności i ulewie staramy się minąć szkuner idący przed nami motorem. W ostatniej chwili spostrzegłem miotłę oznaczającą płytkie miejsce. Port Falkenberg jest w ujsciu rzeki. Było już zapóźno skręcić. „Jurand" spokojnie wrył się w głęboki muł.

W tej pogodzie trudno było coś radzić. Zresztą stoimy dobrze na noc. Nawet kotwicy spuszczać nie potrzeba. Woda spokojna. „Jurand" stoi w miękim mule, przy dziobie jest tylko 1½ m. wody zato zaraz z tyłu jest głęboko. Nie trudno zatem będzie go ściągnąć. Spuszczono żagle i po kolacji, każdy wlazł do swej koi, na dobrze zasłużony spoczynek.

Ściąganie nie okazało się tak łatwem jak myślałem. Nasza kotwica zapasowa wywieziona szalupą daleko w tył nie chwyta gruntu. Ciągnięta windą ślizga się w mule.

Zmęczeni, spoglądamy na obok stojący szwedzki żaglowiec. Chcę linę przeciągnąć na niego i „Juranda" obrócić w bok. Szwedzi proponują nam swą pomoc, ale są z wynagrodzenia 5 koron niezadowoleni. Wobec tego postanawiamy oszczędzać i sami spróbować ciągnąć w bok. Stawiamy bezan, i znów wywozimy kotwicę w bok. Połączonym działaniem wiatru i windy daje się „Juranda" ruszyć i za chwilę stoi przymocowany do brzegu. Z zadowoleniem spoglądamy na rozczarowane miny Szwedów, którym umknął łatwy zarobek.

Miasteczko Falkenberg nie przedstawia nic ciekawego do zwiedzenia. Rzeka wpada do portu kilku kataraktami. Zresztą port bardzo cichy. Zupełna prowincja. Port w wielu miejscach zamulony. Od strony morza wielkie i długie tamy sięgają daleko. Wjazd kręty. Nikomu nie radzę robić go po nocy. Nam się udało wejść, bośmy mieli za pilota szkuner przed nami idący.

Następnym etapem ma być Goteborg. Wogóle teraz celem naszej podróży jest wynajdywanie portów, gdzie można bezpiecznie się schronić przed sztormem, który wedle Antoniego lada chwila ma nadejść. Tymczasem prześladuje nas cisza. Sztorm i to pierwszej klasy miał nadejść dopiero później.

Wieczorem pod motorem w zupełnej ciszy ze stojącemi żaglami wjeżdżamy do małej zatoczki koło wysepki Herta. Potrzeba nam chleba, mleka, i masła. Tadzio ma wyruszyć na poszukiwania na ląd.

Zdaje się, że ta cicha zatoka nigdy jachtu, i to w dodatku polskiego, nie widziała. Cała ludność gromadzi się na brzeżnych skałach, omawiając nasze niespodziewane zjawienie. Rybacy podpływają do „Juranda" i obdarowują nas dwoma wielkiemi pomuchlami. Chcę się im odwdzięczyć i szukam wódki. Wiem że Tadzio miał gdzieś w spiżarni jeszcze jakąś resztkę. Znajduję flaszkę. Wącham, czuć spirytusem. Ale poczęstowany robi dziwną minę i na zapytanie czy dobry, odpowiada stanowczo: Nej!

Probuję sam. Tfu! to Tadeusz wlał wywoływacz do pustej flaszki. Bardzo mi było nieprzyjemnie, że tak tych poczciwych ludzi oszukałem. Obiecuję sobie, że w najbliższej przyszłości przywiozę im całą flaszę monopolówki.

Na noc stajemy na kotwicy koło wysepki. Zwiedzamy ją. Jest pusta, zamieszkała tylko przez stado owiec. Znajduję kilka kotłów lodowcowych, oraz ładnie oszlifowane skały.

Nazajutrz nim zdołaliśmy wypłynąć, nachodzi nas celnik, który podejrzliwie bada każdy zakątek, przegląda



„Jurand" w cichej zatoce, koło wysepki Herta.

papiery, nawet mapy. Zastanawiają go kursy wykreślone do Norweskich brzegów. Muszę mu tłomaczyć, że to stare kursy kreślone jeszcze przed pięciu laty na „Carmenie". Wreszcie opuszcza nas, a my, z maleńkim wiaterkiem wypływamy na morze.

Po południu wiatr całkiem ustał i przez 5 godzin musiałem go zastępować benzyną. Wsuwamy się między skały szker göteborskich. Wreszcie koło północy u samego wjazdu do portu na rzecze Geta Elf motor z braku benzyny staje. Usiłowania, by prąd rzeki przezwyciężyć żaglami nie udają się. Wiatru prawie niema. Daję rozkaz zawrócenia do Langendrang właściwego portu jachtowego Göteborga.

Do koi poszliśmy, gdy słońce już wysoko stało nad skałami, a „Jurand" kołysał się na kotwicy obok innych jachtów. Wszystko żyło tu pod znakiem regat. W zatokach, sundach wśród skał, pełno jachtów. Na brzegu powiewają flagi wszystkich narodów biorących udział w zawodach.

Po dwu dniach postoju, rezygnując z powodu spóźnionej pory z dalszego posuwania się na północ przepływamy Kategat ku północnemu przylądkowi Jutlandji, Skagen, Do Norwegji już niedaleko, ale czasu niema, trzeba wracać.

Od samego rana niepokoi mnie barometr. Pogoda jeszcze ładna, a wśród szker nawet ciepło. Ale barometr od kilku dni stale opada. Minął już 750 m/m. nie zatrzymując się w swym spadku. Gdy po południu wiatr się wzmógł a barometr opadł niżej 740 m/m. wypatrywaliśmy latarni Skagen, by schronić się jaknajprędzej przed nadchodzącą niepogodą.

Zaledwo przycumowaliśmy w porcie nadeszła wichura. Pełno statków wszelkiego rodzaju szukało ochrony. Łodzie rybackie, przywożące tu niesłychane masy ryb, jachty, parowce. Zwraca uwagę wielki niemiecki szkuner szkolny, na którym kilkudziesięciu chłopców uczy się żeglować. W nocy przychodzi ogromny deszcz. Barometr wskazuje 734 m/m. stan, którego jeszcze nigdy nie widziałem.

Niepogoda nie pozwala nam się wychylić z portu. Czas spędzamy na spacerach do Grenen, gdzie fale Atlantyku schodzą się z wodami Skagerraku. Plaża w tem sławnem w Danji kąpielisku ogromna ale okolica pusta. Tylko nagie wydmy, wśród których duży drewniany hotel z ogromną werandą.

Staramy się dowiedzieć z gazet, opisujących obecną burzę jako cyklon o sile 12 stopni, kiedy nareszcie zrobi się pogoda. Wicher duże poczynił zniszczenia. Kilka statków rozbiło się, między niemi 2 jachty niemieckie. Wreszcie nie czekając zupełnego uciszenia się wichru wypływamy z kierunkiem na południe. Jeden z naszych uczestników ma pecha i liną kaleczy sobie oko. Ponieważ się obawia, że może stracić oko musimy się zatrzymać we Frerikshawen by szukać doktora. Jaki był jeszcze wiatr to świadczyć może to, że 23 mil od Skagen przebyliśmy w 2 godz. i 2 minuty i to nie pod wszystkiemi żaglami. Ponieważ nasz pacjent koniecznie chciał się poradzić okulisty, którego tu niema, musiałem go zawieść koleją do odległej Kopenhagi. Po 4 dniach powróciliśmy do czekającego na nas „Juranda", uspokojeni co do oka. Niestety kuracja wyczerpała w zupełności fundusze całej załogi. Trzeba było jaknajśpieszniej płynąć do Kopenhagi dokąd miano nam przysłać pieniądze.

Pogoda się poprawia ale wiatr ciągle jeszcze bardzo silny. Wieje od zachodu, zatem Jutlandja nas zasłania przed zbytnio wielką falą. W Grenaa zatrzymujemy się na noc. Wiatr, który nazajutrz przechodzi na S pod wieczór skręca znów na W. Korzystamy z tego i o 8 wieczór wychodzimy z portu kierując się prosto ku Sundowi. W miarę oddalania się od brzegów wiatr i fala rosnie. Jazda z wiatrem w plecy, jest bardzo szybka choć męcząca. Antoni na którego biją siódme poty, umiejętnie steruje przez całą noc. Nawigacja jest dobra. Trafiamy na latarnię Helliso, potem statek latarniowy Gillele-Flak tam gdzie należy. Statek ten na wielkiej fali wyprawia harce jak koń galopujący. Widok, gdy zaświtało, na fale piętrzące się za „Jurandem" wspaniały. Góry wodne, które wznoszą się za nami do wysokości bezanu, zdaje się, że lada chwila zaleją nas swemi pienistemi grzywami. Mogę teraz zrozumieć dlaczego nasz Antoni całą noc odmawiał modlitwy. Świta, mijamy Nakke Howed. W Sundzie już spokojnie. Koło południa cumujemy w Kopenhadze.

Na szczęście przekaz czeka już na nas. Miny robią się wesołe. Dziwne to bowiem uczucie być o tysiące kilometrów od domu dosłownie bez jednego grosza w kieszeni.

Po południu przyjmujemy konsulat na pokładzie. Kakao i keksy podane po marynarsku t. j. w garnuszkach. Stół bez obrusa, na 9 osób tylko dwie łyżeczki.

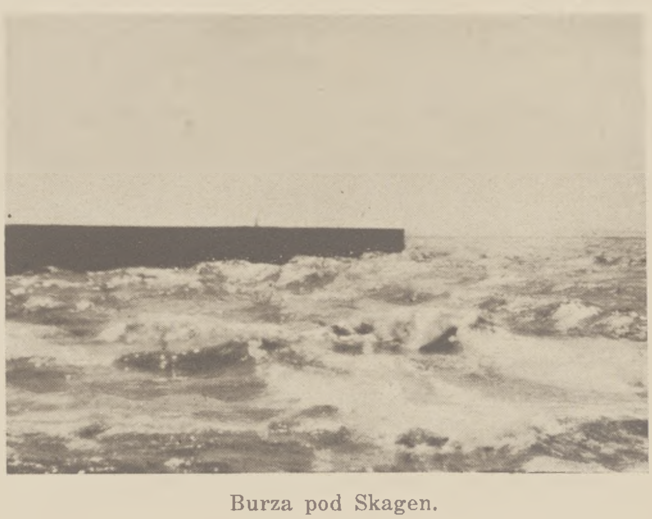
Goście nasi mimo to zdaje się zadowoleni z przyjęcia. Służymy czem chata bogata.

Nazajutrz, Zbyszek, któremu najbardziej się śpieszyło budzi o świcie załogę. W Sundzie taka fala i wicher przy opadającym barometrze, że po kilku godzinach zawracamy i chronimy się na stare miejsce w porcie Kopenhagi. W drodze mijamy naszą „Polonię" idącą do Nordkapu z turystami. Zdaje się, że wszyscy pasażerowie chorzy, bo nie widać ich na pokładzie. Po obiedzie, widząc, że się wypogadza i barometr też się poprawia, wychodzimy znowu w morze. O czwartej stajemy w Trelleborgu. Następny dzień był pogodny i ciepły, ale bez wiatru. Szliśmy kilka godzin motorem. Wreszcie nad ranem przyszło trochę wiatru, co nam pozwoliło pod żaglami wpłynąć do bardzo zapchanego portu Roenne na wyspie Bornholm.

Tu ostatnie zakupy, zabranie wody i puszczamy się w dalszą drogę prosto do Gdyni. Droga ta nie zaznaczyła się niczem szczególnem. Nad ranem sternik zeszedł z wyznaczonego kursu i zanadto zbliżył się do brzegów niemieckich, od których trzeba się było potem czemprędzej odżeglowywać! Dostajemy słaby west. Wymaga to szczególniejszej uwagi przy sterze. Mimo to bom przechodzi kilka razy. Na szczęście bez szkody dla takelunku. Dnia 27 lipca mijamy o świcie Hel, a po długim halsie, aż pod Sopoty, ustrojeni we wszystkie chorągiewki sygnałowe, wpływamy do portu pod Oksywią.

Wielka tu radość z naszego przybycia. Wobec bezustannych burz, zaczęto się już niepokoić o nasz los.

Tymczasem mimo szczupłej załogi, burzliwej pogody i przeciwnych wichrów zrobiliśmy tę daleką drogę bez awarji, i flagę polską pokazaliśmy w portach gdzie jej dotychczas nigdy nie widziano. *Jan J. Fischer.*



Burza pod Skagen.

TECHNIKA JAZDY KAJAKIEM

Sport kajakowy należy do najłatwiejszych do opanowania. Technika jazdy oparta na zasadach prostych, naturalnych, zdawałoby się, przychodzi sama.

Tak jednak nie jest.

Wystarczy spojrzeć na „style" domorosłych kajakowców, i porównać je z zasadami racjonalnej jazdy.

Po długiej praktyce i samemu można trafić na sposób właściwy, lepiej jednak, zamiast szukać samemu, skorzystać z doświadczenia starych wytrawnych kajakowców.

Sprobujmy zanalizować właściwy styl rumowania. O stylu decyduje szereg czynników, jak kształt i wysokość kajaka, wysokość siedzenia, długość i kształt wioseł, wreszcie budowa anatomiczna kajakowca oraz wymagania fizjologji i hydrodynamiki.

Korzystając z łodzi wyrabianych przez wytwórnię, dostajemy kajak oparty o wieloletnie doświadczenie konstruktorów, to też mimo obfitości firm, cechy charakterystyczne jak długość, szerokość, wysokość burty są znormalizowane, natomiast pozostałe czynniki podlegają znacznym różnicom. Aby dobrze wiosłować, trzeba dobrze siedzieć. Dobrze, znaczy — wygodnie i pewnie.

Wyposażenie fabryczne kajaka w siedziska drewniane i takież oparcia wystarcza na małe spacerki, na długą wycieczkę, by ustrzec się odsiedzenia, otarcia pleców, trzeba siedzenie i oparcie wymościć, poduszeczką, kocem, materacykiem, pozwoli to na miękki fotelowy siad.

Nogi wyciągnięte ułożone wzdłuż drabiny, łatwo się męczą, dobrze jest oprzeć je stopami o podnóżek, co zapewni prócz tego, wydajniejsze pociągnięcie.

W czasie dłuższej jazdy pozycję nóg należy zmieniać, podkurczając wysoko, lub podkładając pod zlekka podciągnięte nogi wałek ze zwiniętego koca, lub innego bagażu.

Siedzieć należy dość nisko. Wysokie siedzenie zmniejsza stateczność łodzi, zbyt głębokie znów przy wysokich burtach kajaka zmusza do wysokiego trzymania ramion przy wiosłowaniu, co bardzo męczy mięsień ramieniowy, i zmusza do częstych przerw.

Długość wioseł waha się od 2,5 mtr. do 3 mtr. Zbyt krótkie wiosła są niewygodne, bo zmuszają do wysokiego trzymania rąk, co, jak wyżej zaznaczyłem, bardzo je męczy. Długie wiosło jest znów ciężkie i powoduje boczenie łodzi. Długość najlepsza wynosi około 2,80. Doskonałe są wiosła wewnątrz drążone, niezwykle lekkie. Długość piórka 45 cm., rogi zaokrąglone i okute, szerokość 13 — 15 cm.

Wiosło trzymamy oburącz nachwytem, piórka w jednej płaszczyźnie, ramiona wyciągnięte, równoległe. Wąskie trzymanie wiosła utrudnia oddech i zmniejsza siłę pociągnięcia, zbyt szerokie ogranicza swobodę ruchów i skraca długość.

Rumanie polega na zagarnianiu piórem wiosła wody od przodu ku tyłowi łodzi, kolejno to z prawej, to z lewej strony. Piórko winno być zanurzane, aż po drzewce. Wiosło trzymamy nisko, tak jednak, aby nie dotykać przy pociągnięciu drzewcem burty. Przy założeniu piórko winno lekko nakrywać wodę, następnie przechodząc przez pozycję prostopadłą do powierzchni wody, przejść ku tyłowi, gdzie się lekko odchyla górną krawędzią ku przodowi. W ten sposób piórko wykonywa mały obrót dokoła osi poziomej. Wiosło ciągniemy przez cały czas na jednej głębokości wzdłuż prostej równoległej do powierzchni. „Sondowanie" wiosłem powoduje kiwanie kajaka, zwiększa opór, a w połączeniu z ukośnem, „ciętem" założeniem wiosła łatwo może spowodować wywrotkę.

Długość pociągnięcia zależy od długości wioseł, ramion i tułowia. Pamiętać należy, że za dalekie założenie i zbyt długie pociągnięcie ku tyłowi zwiększa boczenie (myszkowanie) łodzi.

Krótkie uderzenia, przyśpieszają oddech, przez co szybko męczą, są jednak bardzo wydajne. Stosujemy je tylko na krótką metę, gdy chcemy pokonać silny prąd w cieśninie, na finiszu, w wyścigu i t. d.

Płytkie zanurzenie wiosła „rożkiem" nie pozwala wykorzystać siły pociągnięcia.

Podczas wiosłowania nie należy usztywniać mięśni, ani ściskać wiosła slnie w garści, gdyż to bezużytecznie męczy.

Rumanie polega na współpracy obu rąk wykonywujących jednocześnie różną pracę.

Po założeniu piórka z lewej, ręka lewa ciągnie ku sobie, prawa natomiast odpycha odręczną ku przodowi — wykańcza pociągnięcie lekki obrót tułowia w stronę ciągnącą. Przy założeniu nie należy ręki usztywniać w łokciu. Ręka pchająca winna pracować nie za wysoko (męczy bark). Zasadą jest miękkość, płynność ruchów, połączone z lekkiem kołysaniem się w biodrach, czem wyrównywa się chybotanie kajaka na boki.

Dobre pociągnięcia są rytmiczne, równe, energiczne, ciche, bez chlapania, i „prysznica" z wyjętego wiosła.

Wydajność z pociągnięcia i pewność jazdy zwiększa oparcie stóp o podnóżek lub, wręgi. W cięższych miejscach, gdzie zależy nam na maksymalnem zrośnięciu się z kajakiem przyjmujemy specjalną pozycję podkurczając nogi, i opierając kolana o burtnicę.

Nie należy nigdy siedzieć „jakby kij połknął", gdyż to utrudnia zachowanie równowagi i nieestetycznie wygląda. Zwykłe rumanie nie wyczerpuje ABC umiejętności kajakowca. Należy również umieć skręcać, aby reagować na zmiany kierunku jazdy wskutek przyczyn zewnętrznych, oraz umieć zawrócić, zwolnić, cofnąć się ku tyłowi, słowem panować w pełni nad kajakiem.

Istnieją dwa sposoby skręcania. Pierwszy polega na zarabianiu stale z jednej strony, przez co łódź zawraca w stronę przeciwną. Sposób drugi to przytrzymywanie (kontrowanie) — polega on na zarabianiu w kierunku przeciwnym, t. j. od tyłu ku przodowi po stronie, w którą pragniemy skręcić. Sposób ten zastosowany do łodzi rozpędzonej, zwraca ją momentalnie, niemal na miejscu.

Można również zwracać kombinując oba sposoby równocześnie, t. j. zarabiając z jednej, a przytrzymując z drugiej.

Do drobnych zmian kierunku wystarcza nieco mocniejsze i dłuższe pociągnięcie z jednej strony. Kontrowanie jest bardziej radykalne, lecz silnie hamuje pęd łodzi. Aby zwolnić bieg kajaka na prądzie, przytrzymujemy z obu stron.

Na dwójce kieruje zawsze tylny. Czołowy ma prawo wykonywać potrzebne do kierowania czynności tylko na komendę. Po zgraniu osady, można obywać się bez mówienia. W miejscach trudnych zwykle czołowy przestaje wiosłować, podnosząc wiosło w górę, zostawiając całkowitą inicjatywę i odpowiedzialność tylnemu, którym jest zwykle kajakowiec bardziej doświadczony, co to „nie w jednej wodzie się kąpał", (choć nie zawsze z własnej ochoty).

Do najkonieczniejszych umiejętności należy również wodowanie i lądowanie.

Na płytkiej, stojącej wodzie, o płaskich brzegach niema żadnych trudności.

Kajak znosimy na brzeg (bez bagażu), trzymając za dziób i tył, stawiamy tył na wodę i spławiamy dopóki nie spocznie całem dnem.

Samotnik na jedynce przyniesie łódź, postawi ją prostopadle do brzegu, tak, aby kajak tylną połową wystawić nad wodę, i unosząc dziób w górę zważyć łódź, póki tył nie spłynie.

Ładować bagaż z reguły należy na wodzie.

Wsiadać również najlepiej z wody, gdyż wówczas nie wnosimy piasku do wnętrza kajaka, mając nogi obmyte. (Gorzej, gdy brzeg jest błotnisty). Wsiadając, opieramy się oburącz na burtnicy, stawiamy stopę w osi drabiny i rozkładając równomiernie ciężar ciała na obie ręce i nogę, utrzymując równowagę spokojne siadamy w łodzi. Przy pomoście lub niewysokim brzegu, dopomóc możemy sobie robiąc most z wiosełka. Wiosło w tym celu kładziemy prostopadle do osi łodzi, drzewcem na obu krawędziach burtnicy, a piórkiem na brzegu i w zwykły sposób zajmujemy miejsce. Wiosełko, tworząc most, „trzyma burtę" i chroni kajak przed wywróceniem. Siadając z wody, najlepiej (jeśli jest niezbyt głęboka) okraczyć kajak, i opierając ręce na obu burtach i wiosełku ułożonem poprzecznie piórkami równolegle do wody, zająć spokojnie miejsce.

Na prądzie, wśród krzaków, nieraz wsiąść jest bardzo trudno. Sposób na to jeden. Do wodowania i lądowania wyszukiwać miejsc dogodnych.

Lądowanie odbywa się w sposób podobny, jak wodowanie, tylko w porządku czynności przeciwnym.

Zasada ogólna:

Zasady ogólne.

Na prądzie łódź przy wsiadaniu ustawić dziobem pod prąd, przyczem dziób winien być bliżej brzegu, niż tył. W przeciwnym razie struga wody wejdzie między kajak i ląd i obróci łódź na wodę. Najlepiej, aż do chwili wsiadania łódź uwiązać cumką do brzegu. Gdy niema do czego wiązać, wyrzucamy na brzeg wiosło z przywiązaną doń cumką.

Przy lądowaniu wśród krzaków często bierze chęć dociągnąć się do brzegu po gałązkach. Jest to manewr niebezpieczny. Woda u brzegów krzaczastych zwykle mocno szoruje. Jeśli, chcąc chwycić za gałęź, wychylimy się za burtę, a woda odwróci dziób od brzegu, to zawiśniemy na gałęzi, aż do chwili wywrócenia się kajaka, co połączone jest z ożywczą, lecz niepożądaną kąpielą.

Na dwójce przytrzymywać łódź winien zawsze czołowy. Kolejność zajmowania miejsc: wsiada pierwszy czołowy, wysiada wpierw tylny.

(O wodowaniu i lądowaniu na morzu przy fali i przyboju — później).

Chcąc uniknąć wywrotek, należy lądować i wodować w miejscach o małym prądzie, płytkich, wygodnych do wyjścia na ląd.

Nigdy nie należy dobijać orząc kilem łodzi po piasku, lecz podjechawszy wolno do brzegu lub płycizny wysiąść. Na małej wodzie łódź przeprowadzać na hol, nigdy nie trzeć spodem o dno.

Składak wynosimy na brzeg po wyjęciu bagażu. Noszenie z ładunkiem rozciąga powłokę i niszczy sztywność konstrukcji, co w rezultacie sprawie, że z kajaka robi się rozklapany „kalosz".

Umiejętność rumania, kierowania, wodowania i lądowania pozwoli na pierwsze samodzielne kroki na łatwych wodach. O tem, jak pokonywać przeszkody spotykane na rzekach, jak sobie radzić w „opresji" — innym razem.

Tonny.



Oryginalny wyścig pływacki na Sekwanie pod Paryżem.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GALERJA LUXENBURGA, SENATORSKA 29.—TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wraz z dodatkiem „Sport Zimowy" wynosi Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.
Wydawca „Sport Wodny" S-ka z o. odp. Redaktor *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8.

ILUSTROWANY

DWUTYGODNIK
SPORTOWY

„STADJON"

POŚWIĘCONY
SPRAWOM
KULTYRY
FIZYCZNEJ

PRENUMERATA
ROCZNIE ZŁ. 24
KWARTAL. „ 6

REDAKCJA
I ADMINISTRACJA

WARSZAWA
SENATORSKA 29

GALERJA
LUXENBURGA

DRUK PIOTR PYZ i S-KA WARSZAWA